

148

I-23

P-03

Nº 7105

RESERVADO

Pessanha
cap. cav.

5º EXERCITO

IV CORPO

FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

1ª. DIVISÃO DE INFANTARIA EXPEDICIONÁRIA

SERVIÇO DE MATERIAL BÉLICO

1313
30

C O M P A N H I A D E M A N U T E N Ç Ã O L E V E

RELATÓRIO

sobre as atividades da Companhia na

CAMPANHA DA ITALIA

Periodo de 18-8-44 a 26-6-45

COMANDANTE-CAPITÃO GILBERTO PESSANHA (CAV)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXX

XXXXXX

XXX

X

*Assautas
cap. ant. 1.*

I N D I C E

I-HISTÓRICO.....	pg.	1
-Recrutamento do pessoal.....	"	4
-Organização.....	"	5
II-SERVIÇOS EXECUTADOS.....	"	5
III-FUNCIONAMENTO DOS ESCALÕES DE MANUTENÇÃO.....	"	8
-Suprimentos.....	"	11
IV-NORMAS DE FUNCIONAMENTO DA COMPAÑHIA.....	"	13
-Reparações.....	"	13
-Suprimentos.....	"	15
-Informações.....	"	16
-Contato diário com as unidades.....	"	17
V-MARCHAS E ESTACIONAMENTOS.....	"	18
-Deslocamentos.....	"	18
-Estacionamentos.....	"	20
VI-DEMONSTRAÇÃO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS		
-Reparação de viaturas.....	"	23
-Reparação de armamento e instrumentos.....	"	26
-Suprimentos.....	"	29
-Mapas de entradas de viaturas e de Ar-		
-mamento (Abril, Maio e Junho).....	"	31
VII-NECESSIDADES DA COMPAÑHIA;;.....	"	36
-Pessoal.....	"	36
-Material.....	"	37
VIII-CONCLUSÃO.....	"	39
IX-ANEXOS (DOCUMENTOS DE CONTROLE):		
-Ordem de Serviço		
-Documentação de viatura substituída		
-Ficha de estoque		
-Ficha de movimento		
-Requisição		
-Pedido interno		
-Ordem atrasada		
-Ficha de movimento de entrada e saída		
-Mapa de movimento diário de reparações		
-Mapa da situação de viaturas		
-Mapa diário de efetivo de viaturas		
-Mapa de tiros dados (Artilharia) Mod. A		
-Mapa de estimativa dos canos a substituir Mod. B		

R E S E R V A D O

Boissauky
cap. ent. 1.

59 EXERCITO (N.A.)
IV CORPO (N.A.)
1a. D. I. E.
COMPANHIA DE MANUTENÇÃO LÉVE

CAMPANHA DA ITÁLIA

RELATÓRIO DE CAMPANHA

Período de
18-8-44 a 26-6-45

I- HISTÓRICO

Mandada organizar de acôrdo com o Boletim do Exército nº 18 que dá organização à F.M.B. e 1a. D.I.E., dispendeu-se todo o fim do ano de 1943 (Outubro, Novembro e Dezembro) e os primeiros meses de 1944 no recrutamento do pessoal. Este proveio, na sua maioria :

- os Sargentos, dos corpos sediados na Capital Federal;
- as demais praças, na sua quasi totalidade, do meio civil, por meio de convocação como mecânicos ou motoristas .

É interessante notar, no entanto, que os reservistas convocados como mecânicos, visto assim estarem qualificados pelo serviço de recrutamento, exerciam de fato, na vida civil, as funções mais diversas desde a de empregado em casas de bicicleta de aluguel, montadores de fechaduras, torneiros, repetidores de sub-estações telefônicas, técnicos de rádio às de mecânico de automóvel, propriamente, que era a especialidade de que se necessitava .

A anomalia acima citada provém da maneira pela qual são classificados os reservistas, principalmente os de 2a. Categoria, como foi o nosso caso . De acordo com o depoimento dos próprios homens, os sargentos instrutores das E.I.M. de que faziam parte, em geral, classificavam os novos reservistas de acordo com as suas próprias declarações, sem uma inquirição mais completa que os levasse a classificar criteriosamente o pessoal. Desta maneira, um empregado em cassade bicicletas de aluguel ou um manobrador de guindaste eram classificados como mecânicos. Tal fato, em caso de mobilização, ocasiona uma situação grave pois, si no papel existe uma determinada reserva, a realidade se apresenta muito diferente.

Parece que a palavra mecânico, tomada no sentido geral, não serve para o caso de mobilização. É necessário e urgente que a qualificação dos reservistas seja modificada de maneira mais completa e explícita de modo que se possa, realmente, saber que reserva existe de cada especialidade . De tal forma, além da palavra mecânico, na ficha de mobilização deverá constar a que parte da mecânica se dedica o in-

-dividuo. Assim teríamos, por exemplo :

- Mecânico de automovel
- Mecânico de avião
- Mecânico de maquina à vapor
- Mecanico de maquinas de calcular e escrever
- Mecanico de maquinas ferramenta

para citar

alguns exemplos .

As condições atuais de guerra exigem um tal número de especialidades que, com uma classificação explicita, mesmo que não se encontre o especialista para a função que se deseja, por meio de uma inspeção poder-se-á achar uma especialidade que lhe seja correlata ou tal que, com uma pequena adaptação transforme o individuo no especialista desejado.

A situação criada por esta classificação generalizada mecânico trouxe um problema sério para a Cia. que, não fôra ter-se agido da maneira citada - aptidão assemelhada -, talvez não se tivesse conseguido mobilizar o número de especialistas que obtivemos. Exceto poucos homens cujas aptidões não tinham correlação alguma com as especialidades requeridas pela Unidade, todos os demais foram aproveitados quer por meio de instrução e treinamento ministrado na propria companhia, quer por meio de cursos realizados no C.I.E. . O grande volume de trabalho que, desde o início da campanha, foi realizado, a dedicação e boa vontade de cada um, quasi sem exceção, completaram os requisitos necessários .

Outra parte difícil encontrada na organização da Cia. foi a da formação dos mecânicos de Artilharia e de instrumentos . Os primeiros, difíceis de obter porque os poucos existentes pertencem aos Arsenais e serviços regionais; os segundos, praticamente inexistentes no meio militar. Dessa forma, transformou-se ferreiros e torneiros em mecânicos de artilharia e relojoeiros em reparadores de instrumentos de observação e de tiro .

Dado o feitio da nossa organização em tempo de paz, certos trabalhos sem importancia ou de importancia relativa, são atribuídos exclusivamente a arsenais ou a oficinas fixas onde o pessoal é, na maioria, civil e permanente. Tal cousa se refere, principalmente, ao armamento . Como resultado, as reparações tornam-se demoradas pela distancia, quasi sempre, grande a que se encontram tais arsenais e oficinas - o que não pode absolutamente atender as necessidades de uma campanha e mesmo as necessidades mais urgentes de tempo de paz .

Não existindo, na nossa atual organização, um escalonamento dos serviços dada a inexistencia de elementos especializados organizados entre os arsenais e as unidades, grande foi o nosso trabalho quando tivemos que organizar a Cia. . A falta quasi absoluta de elementos especializados na tropa e a má orientação dada à organização da nossa reserva, retardaram a mobilização da nova unidade especializada, a primeira a se organizar no nosso exercito. É necessário e premente que se dê uma orientação nova e segura aos serviços, dos quais o de manutenção é primordial, para fazer face ao grande volume de material que

temos rece bido ultimamente .

A formação e convocação dos especialistas deve ser olhada com carinho especial; vencimentos adequados devem ser previstos com o fim de mante-los nas fileiras, além de outras vantagens que possam garantir a sua permanencia por tempo maior que o tempo de serviço militar normal. Atualmente, o que se passa, em geral é o seguinte :

-o especialista, após formado pelo Exército, permanece nas fileiras apenas pelo tempo a que se obrigou a servir ou, caso mais geral, apenas durante o tempo de serviço militar normal; findo este comumente tem baixa pois, com os conhecimentos especializados que já possuía ou que adquiriu no Exército, obtem muito maior remuneração no meio civil- um latoeiro ou um lanterneiro recebe hoje, em qualquer officina civil, entre 45 e 50 cruzeiros diários, vencimentos que somente lhe seriam dados, no Exército, se occupasse o posto de Sargento . Em suma, o Exército tem uma despesa enorme com a formação destes homens e não usufrue, razoavelmente, as lucros de tal emprego de capital .

Pode-se argumentar dizendo que, com um tal ponto de vista, a despesa total do Exército será muito grande e as unidades especializadas se tornarão caríssimas . Temos certeza, entretanto, que, nos moldes atuais, nunca teremos, no Exército, pessoal especializado competente e que seremos sempre formadores de especialistas para o meio civil. De outro lado, pode-se dizer, também, que a função do Exército é formar as suas reservas . Mas, no caso particular dos especialistas, é necessário lembrar que dispomos, permanentemente, de um material variado, vultoso e delicado cuja conservação e manutenção deve ser rigorosa, se quizermos dele tirar todo o proveito possível; o juízo que este enorme capital empatado rende é o serviço que o material presta- o serviço prestado se dilatará enormemente si houver pessoal competente para utilizar, conservar, manter e reparar o material. Nação pobre de recursos industriais, nem ao menos fabricamos os acessórios e sobressalentes para o material que utilizamos, ficando obrigados às importações, geralmente onerosas.

Dada a situação acima esboçada, é preciso que o nosso material sirva até se tornar obsoleto ou com um desgaste tal que não mais seja econômico o seu uso . Isto somente poderá ser conseguido com pessoal competente, bem remunerado, capaz de realizar uma manutenção eficaz e econômica . Precisamos ficar convencidos que todo dinheiro gasto na manutenção do material e com o pessoal especialista é lucro que estamos produzindo para o Exército .

Em caso de mobilização, como foi o da guerra de que acabamos de participar, a reserva proveria os elementos de que necessitamos para fazer face aos aumentos de efetivos e à criação de novas unidades . Como prova dessa asserção tivemos na F.E.B. a Cia de Manutenção Leve e as Seções de Manutenção Regimentais, funcionando durante toda a campanha, atendendo a todas as necessidades da guerra atual, neste setor particular, com elementos tirados do meio civil, na sua grande maioria, sem que fosse afetado o trabalho das organizações civis . Lembramos, também que, no caso particular dos especialistas o fator idade, em caso de mobilização, deve ser muito mais dilatado, desde que as condições de saúde sejam satisfatórias. Geralmente os mecânicos mais velhos são os melhores .

Provindos das funções mais diversas, com ligeira adaptação e instrução e uma soma enorme de serviços realizados, o pessoal convocado para a Cia. desempenhou todas as funções de especialidade ne-

Assault
caja
4

-cessárias ao seu serviço, como veremos abaixo .

RECRUTAMENTO DO PESSOAL

Convocados-A Cia. recebeu, convocados como mecânicos, 64 civis que, realmente, possuíam as habilitações abaixo ou eram aprendizes até com 10 meses de prática ou menos ainda :

a) mecânicos de motor à explosão.....	22
b) motoristas (profissionais e amadores)...	8
c) torneiros mecânicos.....	13
d) limadores ajustadores.....	4
e) montadores de fechaduras.....	2
f) soldadores.....	3
g) maquinista.....	1
h) marceneiro mecânico.....	1
i) técnico de rádio.....	1
j) escriturários.....	7
k) desenhista técnico.....	1
l) lavrador.....	1
Total.....	64

Como se vê, apenas 30% do pessoal convocado tinha na vida civil função idêntica à que ia desempenhar (mecânicos de motor à explosão), nesta percentagem incluídos alguns cujos poucos conhecimentos impediriam fossem aproveitados mesmo com o estágio feito no C.I.E. . Apesar disto, este pessoal permaneceu na Cia., quasi sem exceção, desempenhando funções correlatas aos seus antigos ofícios . Desta forma, conseguimos fazer bons armeiros e mecânicos de artilharia dos limadores-ajustadores, dos torneiros mecânicos e dos montadores de fechaduras; os demais foram aproveitados em funções que exigiam pouco ou nenhum conhecimento de mecânica, tais como encarregados de estoque, auxiliares de depósito ou, então, no mesmo ofício da vida civil-soldadores, datilógrafos, etc .

Pessoal militar transferido-Quasi todos os sargentos provieram dos corpos de tropa da 1ª. R.M. e, na sua maioria, sem curso de especialidade . Dos 22 sargentos que embarcaram para a Itália, apenas 8 tinham o curso da Escola de Motomecanização e, destes, somente 4 com o curso de mecânico . Os demais, que tiveram que ser empregados como especialistas, foram escolhidos levando-se em conta as suas aptidões, felizmente com ótimos resultados .

Para formar os especialistas em instrumentos óticos e de tiro, foram conseguidos 2 relojoeiros que, após um estágio no Arsenal do Rio e no Serviço Geográfico, ficaram em condições de desempenhar tais funções .

ORGANIZAÇÃO

A Cia embarcou e manteve durante a campanha a seguinte organização :

Secção de comando { Comando
(Administração

Roberto
5
Cap. mil.

Pelotão de Rep. de Viaturas { (Sec. de Reparação
(Sec. de Evacuação

Pelotão de Rep. Armamento { (Sec. De Artilharia
(Secção de Instrumentos
(Sec. De armas portáteis

Pelotão de Suprimentos { (Peças de viaturas
(Peças de Armamento
(Material diverso

O efetivo normal da Cia é de 6 Oficiais e 127 praças porem, embarcaram com destino ao teatro de operações, em 30-6-44

7 oficiais
111 praças, havendo assim o excesso de 1 oficial e a falta de 16 praças assim discriminadas :

2º Sgt. Chefe mecânico de Artilharia	1
3º Sgt. Chefe de equipe de evacuação.....	1
3º Sgt. mecânico de Artilharia.....	1
Cabo encarregado de estoque.....	1
Soldado mecânico de auto.....	4
Soldado soldador.....	3
Soldado ferreiro.....	1
Soldado de fileira (Reserva).....	4

As vagas de sargentos e cabos foram preenchidas posteriormen-
-te pelos soldados habilitados para as funções, depois das provas rea-
-lizadas de acordo com as ordens existentes. As demais vagas foram,
completadas, durante a campanha, com pessoal provindo do Deposito de
pessoal. Ao terminar a campanha a Cia estava completa em pessoal.

As faltas acima citadas se fizeram sentir desde que se iniciou
o serviço de reparação de viaturas, principalmente no que diz respeito
aos mecânicos de auto, soldadores e ferreiros cujo trabalho é sem des-
-canso. Durante cinco meses de campanha não se poud contar sinão com
o efetivo trazido do Rio, pois o depósito não tinha ainda recebido o
pessoal especialista necessário aos recompletamentos. Graças, porem,
à dedicação do pessoal foi possível manter um alto nível de produção
apesar do efetivo reduzido com que se contava.

II- SERVIÇOS EXECUTADOS

Desde o dia em que desembarcou na Italia, a Cia. foi emprega-
-da no serviço de sua especialidade.

Assim é que, em Napoles, durante o periodo de estacionamento
do 1º Escalão da D. I. E., a Cia foi encarregada da organização e manu-
-tenção do parque de viaturas. Este parque, organizado com viaturas de
empréstimo, velhos e em máo estado, poz, desde logo, à prova a perici-
-a e dedicação do pessoal para que fossem mantidas em funcionamento vi-

Ass. Santos
Cap. aut.

-a turas que, em outra situação, seriam julgadas imprestáveis .

Deslocando-se a tropa para Tarquinia, a Cia. lá recebeu a missão de montar e inspecionar todo o material destinado ao 1º Escalão . Tal serviço, além de ter trazido ótimos benefícios para o pessoal especialista pelo conhecimento que lhe deu das viaturas e do armamento que depois teria que reparar ou conservar, revelou aos olhos do estrangeiro o valor técnico do nosso pessoal já que, sob muitos aspectos, o trabalho por nós realizado foi superior ao que estava sendo executado por ele. Em 16 dias apenas, em condições precárias de acomodações, sob o sol abrazador do verão italiano, trabalhando mais de nove horas, diariamente, foram realizados no porto de Civitavechia e em Tarquinia os seguintes serviços :

- a) montagem, inspeção e lubrificação em 624 viaturas auto
- b) montagem lubrificação e inspeção de 37 canhões
- c) recebimento e distribuição dos materiais acima
- d) recebimento e distribuição de armamento portátil e acessórios
- e) recebimento e distribuição das ferramentas e equipamentos de manutenção

Durante o mesmo período a Cia. recebeu todo o seu equipamento, viaturas e armamento, os quais, dado o volume de serviço que estava sendo realizado, não puderam ser montados imediatamente de sorte que, após terem sido dadas como prontas as unidades de combate e de serviço, ainda se achava a Cia. instalando e desencaixotando o seu material sem deixar de atender aquelas unidades, tendo terminado a sua instalação em Vada, para onde se deslocou a tropa .

No período de reorganização foram postos à disposição da Cia. um 2º Tenente e dois sargentos do 2367. Regt. J. R. C. (USA) e, depois, um Sgt. de cada uma das divisões de Infantaria 85, 88, e 91. Os primeiros prestaram grande auxílio na parte da montagem do equipamento e, depois, informando o nosso pessoal de certas normas e processos de trabalho do serviço de manutenção . Na parte propriamente de conhecimentos mecânicos pouco tiveram que fazer. Os Sgts. das divisões de Infantaria americana foram prestimosos auxiliares e informantes na parte referente a suprimentos, auxiliando na organização da escrituração e informando sobre as normas de movimentação do material entre os depósitos e a Cia. e entre esta e as unidades .

Terminada a fase de instalação, com a entrada das unidades em linha, em Setembro de 1944, passamos a atender todo o serviço delas até que, em Outubro do mesmo ano, foi a Cia., chamada novamente a cooperar no recebimento, inspeção e distribuição do material para o 2º Escalão, trabalho que ficou, praticamente, terminado em 30 de Novembro de 1944 . Durante esse período a Cia, além do seu serviço normal de reparações, recebeu, inspecionou, colocou as marcas e símbolos regulamentares e distribuiu o seguinte material :

Viaturas automovel.....1656
Reboques..... 454

Chesnut
ag. aut. 7

Canhões e obuzeiros.....	87
Morteiros.....	96
Metralhadoras.....	348
Sub-metralhadoras.....	1168
Fuzil-metralhadora.....	315
Bazucas.....	409
Fuzis de répétição.....	9249
Caixas com equipamentos de manutenção..	535

Na relação acima não constam os pequenos itens distribuídos como relógios, tabelas, acessórios e sobressalentes que foram aos mi-lhães, tendo em em vista que se quer dar apenas uma noção do volume de serviço realizado com o pessoal limitado da Cia .

No mesmo período (14-X a 30-XI-44) a Cia realizou as seguintes reparações :

Reparações em viaturas.....	684
Reparações em armas portáteis.....	144
Reparações em instrumentos.....	33
Reparações em canhões.....	1
Reparações diversas (fogões, peq. maquinas)	90
Serviços de torno (confeção de peças)	17
TOTAL.....	969

Como se vê, apesar do pequeno efetivo, pudemos realizar, ao lado da distribuição e inspeção de volumoso material, uma soma apreciável de reparações. O efetivo em pessoal, nesta época era de 7 oficiais e 108 praças .

Terminada a distribuição de material a Cia deslocou-se para Pis-toia e, posteriormente, para Casa Franchi, Vignola, Martorano e Ales-sandria acompanhando o deslocamento das unidades e retomando a sua função normal em campanha na execução de todo o serviço de 3º Escalão.

Após a cessação das hostilidades, com a retirada das Companhias Médias Americanas do teatro de operações e em virtude das ordens rece-bidas do 5º Exército (NA), a Cia. passou a executar alguns trabalhos de 4º Escalão, além de todo o que lhe era normal executar .

XXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXX
X X
X

III+ FUNCIONAMENTO DOS ESCALÕES DE
MANUTENÇÃO

*Assault
Capt. 8*

(8)

FUNCIONAMENTO DOS ESCALÕES DE MANUTENÇÃO

1-Verificou-se durante a campanha, tal como sucedeu com as unidades americanas, que é impossível seguir as limitações impostas pelos manuais e regulamentos, no que diz respeito ao serviço.

Normalmente os elementos de manutenção realizaram não somente os serviços de que eram, tecnicamente, incumbidos como, também, parte do serviço que competia ao escalão superior. Tal fato não implica em dizer que os diferentes elementos estejam mal organizados; tudo resulta do grande volume de serviço, as vezes acima da capacidade de produção dos diversos órgãos; das baixas em pessoal, normais em campanha; da falta, às vezes quase absoluta, de certos materiais e peças para substituição; do tempo consumido nas reparações o qual cresce à proporção que o escalão de manutenção se eleva. Tais fatores obrigam, paradoxalmente, os diferentes elementos a avançarem além das suas atribuições normais.

Por exemplo, teoricamente uma viatura não deve passar mais de 48 horas numa reparação de 3º Escalão; ao fim deste tempo devem estar reparada ou evacuada para o escalão superior. Conhecida esta norma e quando o tempo, a ferramenta e o pessoal especializado o permitia, os diversos escalões sempre procuraram realizar o serviço afim de evitar que o elemento que utilizava o material dele ficasse privado por um período relativamente longo.

A situação acima foi mantida, principalmente, no que diz respeito a reparação de viaturas quer entre as unidades (2º Escalão) e a Cia (3º Escalão), quer entre esta e as unidades de apoio de serviço (Cias. Médias) que, também, executam serviço de 3º Escalão.

De tal forma, procurando bem servir as unidades, devolvendo-lhes o mais rapidamente possível o material em reparação, realizou a Companhia de Manutenção mais de 80 % do serviço de 3º Escalão, quando, de acordo com os regulamentos e normas deveria executar entre 30 e 60 % do serviço, o restante devendo ser executado pelas unidades de apoio (Cias. Médias), no nosso caso a 109 th. Ordnance Medium Maintenance Co.

2-De um modo geral, o serviço executado pelo 2º Escalão de manutenção (unidades) foi altamente satisfatório, tendo apresentado grande progresso e aperfeiçoamento com o decorrer do tempo e com a prática que foi sendo adquirida além da dedicação dos oficiais, graduados e praças responsáveis, particularmente em certas unidades onde o serviço realizado foi notável.

3-O primeiro escalão de manutenção (motoristas) foi o ponto fraco da nossa organização e, pela sua importância, de péssimas consequências. A falta de conhecimentos e de disciplina técnicas dos nossos motoristas ocasionou a maior parte, não a totalidade das reparações realizadas tanto pelo 2º como pelo 3º Escalão. A ignorância de conhecimento das viaturas, dos seus órgãos, dos cuidados a ter com elas produziram, quase sempre, danos que poderiam ter sido perfeitamente evitados.

Em geral, o motorista verificava-quando tal verificação era

W. Lessa
cap. ant. 9

realizada- apenas, a agua no radiador, a gasolina no reservatório e, às vezes, o nível da bateria e a pressão dos pneus. A inspeção por baixo das viaturas para verificar vazamentos, peças frouxas, para-fusos ou porcas soltas, de um modo geral, nunca era realizada, apesar das advertências feitas através do S.M.B. e dos oficiais de manutenção das unidades. Tal desleixo atingia, certas vezes, as partes exteriores das viaturas como para-lamas, para-choques, suportes, portas etc., não sendo pouco comum serem enviadas às secções regimentais ou mesmo à Cia de Manutenção, viaturas em que tais peças por pouco haviam deixado de cair. As viaturas dos Q.G. ou de seus órgãos anexos foram as que mais frequentemente apresentaram tal relaxamento. O acrescimo de serviço que tal descaso produz é enorme; especialistas que poderiam estar empregados em tarefas mais importantes e que exijam conhecimentos mecânicos são desviados para apertar parafusos SERVIÇO UNICO EXCLUSIVO DO 1º ESCALÃO (motoristas).

Quer o 2º como o 3º Escalão sofreram as consequencias de tal relaxamento que lhes trouxe uma sobrecarga de serviço e, apesar da boa vontade e dedicação de quasi todo o pessoal mecânico das secções de manutenção das unidades e das advertências dos oficiais de manutenção e de transporte, a situação pouca modificação apresentou no decorrer da campanha.

As principais causas de tal situação podem ser assim resumidas :

a) falta de habilitação e disciplina dos motoristas;
b) falta de compreensão do problema por parte dos diversos escalões de comando que, regra geral, só querem utilizar o material, pouca ou nenhuma atenção prestando à sua manutenção. Neste tocante, as unidades de Artilharia, talvez por efeito do habito antigo de conservação de suas armas, foram, geralmente, superiores às demais unidades.

c) falta de apóio energico e decidido aos oficiais de manutenção e de transporte de forma a garantir-lhes a ação e a autoridade como órgãos de comando.

É necessário pois :

a) que os motoristas recebam o maximo de instrução tecnica e pratica e que esta prossiga de modo compativel com as fases da campanha;

b) que a ação disciplinar sobre eles seja estreitada, inclusive fazendo-lhes carga pelos danos causados por negligencia ;

c) que os comandantes de unidade exerçam uma severa vigilancia sobre os elementos subordinados afim de que, compreensivamente, sejam eles levados a cooperar com o pessoal especializado, cuja ação fiscalizadora é limitada, empregando o material para o serviço e dentro das limitações impostas para cada tipo e exigindo rigorosamente a realização das operações de manutenção e de conservação;

d) apóio decidido ao pessoal de manutenção e de transporte para que este possa agir dentro da tecnica que lhe é propria e com a maior autoridade nas questões que digam respeito ao serviço.

Precisamos recordar que, das 1684 viaturas recebidas, poucas (menos de 100) eram usadas ou recondicionadas; as demais eram absolutamente novas. Em 10 meses de campanha tivemos que substituir cerca de 350 (20 %), reparamos nas nossas oficinas 2781 e 281 foram reparadas pelas Companhias médias.

Si, com material novo e excelente, atingimos tais cifras poderíamos imaginar o que poderia suceder numa campanha mais longa, quando o material começasse a apresentar desgaste natural devido ao uso constante, como já estava sucedendo no final da campanha (motores, principalmente).

Nada do que foi dito anteriormente, como medidas preventivas, é difícil de obter; basta boa vontade, energia, compreensão do problema e o objetivo de realizar. Devemos tomar para exemplo as tropas Sul-Africanas que operaram ao nosso lado, utilizando material de 1941 e de 1942, que já havia feito a campanha da África e que, apesar disso, funcionava satisfatoriamente apresentando um aspecto exterior aceitável para o tempo de serviço que tinha; ou podemos lembrar, também das tropas inglesas e algumas unidades americanas (34a. D.I) cujo material se apresentava em ótimas condições apesar do tempo de serviço.

A manutenção do material é tão vital quanto a alimentação do pessoal ou a munição para as armas. É necessário que não corramos o risco de ver as nossas unidades em situação difícil somente porque lhes faltou executar umas poucas ações simples, mas muito importantes, no trato diário ou periodico com o seu material.

4-As causas principais do elevado número de acidentes ocorridos com as viaturas da divisão, em comboio ou isoladamente (o que era mais comum), foram:

- excesso de velocidade
- falta de habilidade dos motoristas para enfrentar as dificuldades do intenso tráfego

quando não se somavam as duas causas como sucedeu em grande número de casos. Os acidentes foram mais frequentes durante o dia e nas boas estradas; as marchas noturnas, sem luzes ou em estradas perigosas e más, determinaram um número muito reduzido de acidentes.

Os desastres eram mais frequentes quando a tropa se encontrava em repouso, ocasião em que, com ou sem permissão, as viaturas trafegavam para as localidades vizinhas ao ponto de estacionamento. O receio de ser detido pela Polícia Militar, por trafegar sem permissão, ou a pressa de voltar antes que fosse notada a ausência, quasi sempre ocasionaram os desastres. Faltou uma vigilância mais estreita e uma ação disciplinar e corretiva mais forte por parte das unidades.

Ao passo que em Abril, mes da ofensiva, entraram para reparação 351 viaturas, em Maio e em Junho, quando as operações já estavam terminadas, entraram 445 e 292, respectivamente. Somente as viaturas de 1/4 Ton. (jeep) deram as seguintes reparações:

Abril.....116

Maio.....177

Junho.....122

TOTAL..... 415 (Ver mapas anexos)

Deste numero, 105 jeeps tiveram que ser substituídos, tão grandes

foram as avarias sofridas, além das possibilidades do 3º Escalão de manutenção.

Em resumo, na Divisão, com referencia aos serviços e escalões de manutenção a situação foi a seguinte :

1º Escalão-(Motoristas e ajudantes)Abaixo do sofrível; faltou-lhes, além dos conhecimentos técnicos necessários, uma disciplina rígida e consciente (disciplina de tráfego, isolado ou em comboio); é claro que houve exceções e boas.

2º Escalão-Pessoal habilitado, dedicado e trabalhador, necessitando de maior apóio e autoridade emanadas dos comandos interessados, quer no sentido de orientar o pessoal que utiliza o material, quer como órgão de consulta do comando nas minúcias do serviço e do emprego.

5-Suprimentos-

A questão dos suprimentos é de importancia capital na execução das operações de manutenção. Sem dispor de peças, acessórios e sobressalentes, a tempo e em quantidade suficiente, é impossível cumprir o que é determinado para o serviço dos diversos escalões. Entretanto, os suprimentos estão subordinados a diversos fatores importantes como a capacidade e facilidade de produção dos materiais (com os seus problemas correlatos), o transporte e a distribuição que são, normalmente, subordinados as prioridades que variam de acordo com a importancia dos teatros de operação, do material a reparar e, mesmo, do material, digo, da unidade que o solicita.

Tais imposições determinam, frequentemente, a escassez de certos materiais com o seu consequente reflexo no serviço e, às vezes, na propria vida do material. Por exemplo, de Janeiro a Junho de 1945 houve falta absoluta de amortecedores para viaturas de 1/4 Ton (jeep). O emprego constante e universal de tal viatura determina um consumo extraordinário de tal órgão que não pode ser contrabalançado pelos suprimentos normais sujeitos às restrições acima esboçadas. Não havendo substituição da peça danificada e havendo necessidade de utilizar a viatura, que pode se movimentar sem ela, começam a surgir outros distúrbios causados pela falta daquele órgão- as molas se partem com mais frequencia e a viatura se desgasta mais rapidamente, criando novos problemas. Mesmo recorrendo a soluções de emergencia-colocação de amortecedores dos reboques de 1/4 ton, de onde eram retirados, ou de outro tipo de viatura, o problema permaneceu devido ao grande numero de viaturas assim danificadas. O que sucedeu no nosso teatro de operações, ocorreu forçosamente nos outros teatros sendo, portanto, um problema geral e sem características de periodicidade; modificado o ritmo das operações, aumentado o índice de prioridade ou as facilidades de transporte, tudo volta à normalidade. Fato identico suceda no principio da campanha, com os pneumáticos e câmaras de ar das viaturas mais utilizadas (1/4 e 2 1/2 Ton.)

Outro ponto importante, na parte de suprimentos, é a previsão do material necessário para satisfazer as necessidades periódicas.

-cas devidas às variações de clima, terreno ou do ritmo das operações. Embora, no nosso caso, tudo tivesse sido previsto para atender à estação invernal com os pedidos antecipados do material necessário para enfrentá-la, o nível de estoque do Exército não foi suficiente para satisfazer-nos em muitos artigos, certos dos quais, só foram recebidos quando não mais havia necessidade deles como, por exemplo, os degeladores de parabrisa e as correntes anti-derrapantes, cuja maior parte de nossas requisições só foi atendida quando as nevascas estavam praticamente terminadas.

Apesar de todos os impecilhos, as unidades dispuseram de um estoque de peças cujo nível foi, princípio, calculado pelos regulamentos americanos e depois alterado para mais ou para menos tomando por base a experiência obtida nos meses anteriores, estoque capaz de atender as necessidades mais urgentes compatíveis com a ferramenta e o pessoal existente nas diversas unidades. A Cia., por seu lado, dispôs de um grande estoque de peças, cujos níveis foram sendo alterados de acordo a média dos pedidos nos meses já decorridos, afim de estar sempre em condições de atender às solicitações das unidades que nela se supriam.

As peças de maior consumo na divisão, certamente o eram nas outras unidades do teatro de operações.; em consequência, os níveis de estoque eram sempre precários no Exército. As reclamações muitas vezes levadas a conhecimento do comando, sobre a falta de peças era, portanto, assunto que escapava a sua alçada, pois a sua solução estava fora dos limites da Divisão.

XXXXXXXXXXXX
XXXXXXX
XXXXX
XXX
X

IV- NORMAS DE FUNCIONAMENTO DA
COMPANHIA

NORMAS DE FUNCIONAMENTO DA COMPANHIA

1- Antes de partir para a campanha havíamos estudado, baseados em situações teóricas, determinadas normas de funcionamento para os diversos órgãos de reparação e de suprimento da Companhia. Tendo em vista as experiências realizadas durante a campanha e para facilitar a direção, o controle e o movimento daqueles órgãos e, ainda, para entrosar com a organização americana de que estávamos fazendo parte, embora mantendo as linhas gerais das normas que havíamos estudado, adotamos as normas de funcionamento que damos adiante com as quais obtivemos excelentes resultados, não só no controle e na direção do serviço como na satisfação dos inúmeros pedidos de informações solicitados pelas diferentes autoridades Brasileiras ou Americanas.

2-REPARAÇÕES -

A) Todo material trazido para reparação na Companhia é encaminhado para um ponto de recepção onde se procede ao Registro do Serviço que é escriturado num livro onde consta :

- nº da Ordem de Serviço
- Unidade a que pertence o material
- Características do material
- Trabalho a ser executado (em geral, informação)
- Data de entrada
- Data de Saída (anotada quando termina o serviço)
- Observações

Na mesma ocasião é organizada uma Ordem de serviço (ver modelo), em três vias, a qual é encaminhada, juntamente com o material, ao pelotão encarregado de executar o serviço onde :

- o material é inspecionado
- é registrado na ficha o trabalho a executar
- é fornecido ao portador o recibo de entrada que é destacado da Ordem

A primeira via da Ordem de serviço acompanha o material durante o tempo em que estiver sendo reparado; a 2a. Via fica arquivada na oficina que executa o serviço; a 3a. Via volta ao ponto de recepção onde é arquivada pelo encarregado do registro do serviço.

a) Reparações terminadas-Terminada a reparação, o material é inspecionado e submetido à prova e o inspetor e o especialista encarregado da reparação assinam nos lugares competentes, sendo feitas as seguintes comunicações:

- ao escritório do Pelotão, onde a terminação do serviço é anotada na 2a. Via da Ordem de serviço e no livro de registro de serviço do Pelotão
- ao registro geral, no ponto de recepção
- à unidade interessada, pelo meio mais rápido

No caso particular do Armamento portátil, geralmente, quando a reparação demanda um pouco mais tempo, a unidade recebe, no ato da apresentação do material danificado, arma identica, nova ou recon-dicionada. O material danificado, após ter sido reparado, é enviado ao Pelotão de Suprimentos, como reposição de estoque.

b) Material não reparavel na Companhia-

Quando o material não pôde ser reparado na Cia., o inspetor lança tal observação na ordem de serviço e envia:

- a 1a. e 2a. Vias à oficina encarregada para registro e organização da Nota de expedição ao escalão superior;
- a 3a. Via ao registro da Cia. (ponto de recepção) onde será arquivada separadamente, após a anotação no livro de registro. O recibo passado pelo escalão superior, atestando o recebimento do material, será arquivado juntamente com a 3a. via da Ordem.

Desde que o material seja devolvido reparado, segue-se o processo normal acima citado.

c) Material inservivel-

Si, após enviado para o escalão superior, o material é julgado inservivel, imprestavel ou necessitando reparações de 4º Escalão, recebe-se uma Nota de recebimento onde está registrada tal fato. Procede-se, então da seguinte maneira:

Material automóvel-

A nota de recebimento é anexada às cópias das notas de expedição e da Ordem de serviço e remetidas ao Pel. de Suprimentos. Este, pelo meio mais rápido, avisa a unidade interessada e anexa uma cópia da mensagem aos documentos anteriores.

Desde que o material substituto é enviado a Cia., a unidade a que tocar a vez de receber será avisada, obedecendo-se à rigorosa ordem de antiguidade de acordo com a data em que foi recolhido para reparação, salvo ordem de urgencia determinada pelo Comando da Divisão.

Entregue o material à unidade, proceda-se da seguinte forma:

- Comunicação ao S.M.B. da Divisão da substituição realizada, discriminando as características do material, data de recolhimento da viatura substituída e de recebimento da viatura substituta, afim de que possam ser feitas as alterações de carga.
- Uma mapa de viaturas aguardando substituição é mantido rigorosamente em dia, discriminando o tipo da viatura, a quantidade e a unidade a que pertence, de modo a se ter, rapidamente, uma ideia do numero de viaturas a substituir por unidade ou repartição.

Armamento-

Todo armamento julgado inservivel é enviado ao Pel. de Suprimentos com uma nota de pedido interno, onde se dis-

-crimina o tipo, o modelo e unidade a que deve ser fornecido. O Pel. de suprimentos fornecerá o material substituto de acordo com as disponibilidades do seu estoque; o material inservível é enviado ao escaleiro superior para troca direta; caso esta não seja possível em virtude da falta de material, um recibo é fornecido (nota de entrega), o qual garante a substituição em tempo oportuno. Este documento é arquivado no Pel. Supr. como material aguardando substituição.

Um mapa de armamento aguardando substituição, semelhante ao organizado para as viaturas, permite o controle do material inservível ainda não substituído

3-SUPRIMENTOS-

a) Organização-Devido à grande quantidade de material estocado e ao enorme movimento de entradas e saídas, o pelotão é organizado em diferentes seções :

- Peças de automovel
- Peças de armamento
- Diversos

As peças e acessórios são armazenadas em armários especiais instalados em grupos de seis por caminhão de 2 1/2 Ton., cada caminhão comportando peças de um ou mais tipos de viaturas. O excedente da carga é transportado em reboques de 1 Ton.

O Controle das peças é feito da seguinte maneira :

I-Num escritorio central do Pel. existe um fichário onde, por tipo de viatura, arma, ou outro qualquer material é escriturado o movimento de cada peça em ficha especial :

- localização
- quantidade autorizada (nível)
- quantidade existente
- quantidade fornecida (discriminando a Unidade)
- quantidade pedida

II-Em cada viatura-depósito existe um fichário semelhante para o movimento das peças nela armazenadas

III-Mensalmente é realizado um balanço, onde as peças são contadas uma a uma, devendo os dois fichários dar os mesmos resultados

O estoque mantido durante a campanha variou entre as quantidades necessárias para reparação e manutenção do efetivo em material da Divisão durante um período de 15 a 30 dias, de acordo com os níveis adotados pelas Unidades Americanas e, depois, de acordo com as médias de consumo dos meses decorridos.

b) Funcionamento-

b) Funcionamento-

1-Todos os pedidos de peças para o estoque da Cia. são feitos por meio de Requisições aos depósitos, onde são discriminadas :

- Catalogo do artigo (SML)
- Numero de estoque do artigo
- Nome do artigo
- Quantidade permitida (nivel)
- Quantidade existente
- Quantidade pedida
- Quantidade fornecida
- Dispositivo em que se baseia a requisição (manutenção, eficiencia das operações, ordem especial)

As requisições feitas para os depósitos são organizadas em cinco vias, uma das quais fica arquivada no Pel. sob um numero de ordem e data da expedição. Si a requisição é satisfeita no mesmo dia, após a conferencia do material chegado, as quantidades recebidas são lançadas nas fichas de estoque, fazendo-se as alterações necessárias. No caso da requisição não ter sido satisfeita, no mesmo dia, no todo ou em parte, anota-se nas fichas-estoque, em casa especial, como material em Haver (Dues-in).

2-As unidades fazem as suas requisições à Cia. utilizando o mesmo modelo de requisição, em 2 Vias. A 1.ª via fica arquivada na Pel. de Suprimentos com as anotações das quantidades fornecidas. A 2.ª via é remetida à unidade, juntamente com o material fornecido, depois de feitas as anotações correspondentes.

Os artigos que não podem ser fornecidos são anotados na ficha-estoque correspondente, nas quantidades pedidas, numa casa especial, como material em Deve (Dues-out).

3-Depois de examinada, e anotadas as quantidades a fornecer, cada requisição de unidade é transcrita num Pedido, digo, Pedido à seção correspondente onde este é despachado e o material é separado e entregue mediante recibo passado no mesmo pedido. As fichas de estoque das viaturas são, ao mesmo tempo, alteradas nas quantidades correspondentes aos pedidos, de modo a coincidir com as alterações do fichário geral do Pelotão.

4-Afim de manter sempre o nivel mínimo de cada peça, as requisições são feitas levando-se em conta os créditos (dues-in) de requisições anteriores e os débitos (dues-out) para com as unidades. Desta forma, a soma da quantidade existente com os créditos de requisições anteriores menos os débitos para com as unidades deverá ser sempre igual ao nivel. A diferença encontrada entre o resto desta subtração e o numero que exprime o nivel representa a quantidade a requisitar.

4-INFORMAÇÕES-

Com o fim de atender aos pedidos de informações e para controle dos serviços os seguintes documentos foram or-

Assunto
cf. act.
17

-organizados os seguintes mapas e documentos :

- Mapa de movimento diário de reparações
- Mapa de viaturas aguardando substituição
- Mapa de serviço diário dos pelotões
- Mapa de efetivo de viaturas das unidades
- Mapa diário do efetivo em viaturas
- Mapa de tiros quinzenais (Artilharia) (para se pro-
-ceder à estimativa de substituição de canos e re-
-cuperadores)
- Mapa dos canhões de pequeno calibre

(VER OS MODELOS EM ANEXO)

5-CONTÁTO DIÁRIO COM AS UNIDADES- Afim de manter as unidades ao par das reparações executadas nas suas viaturas e demais material e, ao mesmo tempo, conhecer diariamente as suas necessidades para, em tempo, tomar providências preparando os pedidos, requisições ou, mesmo enviando auxílio em pessoal, um contáto diário era enviado às unidades por meio de uma turma composta de 1 mecânico (sgt) e um outro especi-
-alista (mecânico de viaturas ou de armamento), o qual, além da mis-
-são informativa que levavam, podiam executarr pequenos trabalhos na própria unidade. Deslocando-se numa viatura 3/4 Ton., este elemento era também utilizado para transportar o material urgentemente necessi-
-tado pelas unidades ou trazer as peças imprestáveis, defeituosas ou necessitando reparações .

Tal sistema provou ser excelente pela ligação diária que se obtinha, facilitando todos os problemas dependentes da ação da Cia., já que, com antecedencia os seus dados eram conhecidos .

Mantendo o contá to diário com as unidades, procurando con-
-trolar o movimento de repa rações e substituições com o auxílio dos próprios interessados, conseguimos, apesar do efetivo reduzido, pro-
-duzir um serviço que poucas vezes deu lugar a equívocos ou reclama-
-ções, tudo isto graças, também, ao entusiasmo e dedicação do pessoal especialista da Cia. que atendeu sempre com a melhor boa vontade, em qualquer momento ou situação, às solicitações das unidades .

XXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXX
XXXXXXX
XXXX
XX
X

V- MARCHAS E ESTACIONAMENTOS

Chesantop
agosto 18

MARCHAS E ESTACIONAMENTOS

1-DESLOCAMENTOS-

Duas formas de deslocamento foram empregadas pela Cia durante a campanha :

- deslocamento em comboio
- deslocamento por infiltração

a) O segundo tipo de deslocamento-grupos de 4 a 5 viaturas lançadas com intervalo de 20 a 30 minutos, ou viaturas isoladas despaçadas cada 10 ou 15 minutos-foi o mais frequentemente adotado tendo em vista :

- o grande numero de viaturas da Cia, todas elas peçadas e carregadas de material e maquinária;
- o grande estoque de suprimentos, impossivel de transportar numa só viagem;
- o número sempre grande de viaturas em reparação, muitas das quais impossibilitadas de deslocar-se pelos proprios meios
- o trafego sempre intenso das estradas
- o grande número de motoristas de que dispunha a Cia (quasi todo pessoal especialista e algumas das outras praças sabia conduzir um ou mais tipos de viaturas) .

Tal forma de movimento provou ser excelente, no nosso caso, porque :

- podia ser obtida uma maior velocidade, impossivel de atingir nas marchas em comboio;
- deixava as estradas praticamente livres para os outros movimentos de tropa, permitindo escolher várias estradas
- permitia um mínimo visibilidade, dada a fraca densidade de viaturas por quilometro
- produzia um menor cansaço no pessoal, pela sua maior rapidez e pela inexistencia das prescrições para os comboios (distancias determinadas, velocidade reduzida e constante, etc.)
- permitia, sempre, fazer os deslocamentos durante o dia .

Marchando por infiltração, em todos os seus deslocamentos durante a campanha, a Cia realizou 2536 quilometros em estradas de todos os tipos sem nenhum acidente ou incidente digno de nota .

Todavia, este tipo de deslocamento somente é possivel quando se dispõe de pessoal habilitado, disciplinado e capaz de cumprir as instruções que lhe são dadas, tendo em vista que, em ultima analise, o movimento se processa individualmente .

b) Preparação do movimento- Recebida a ordem de deslocamento, e a região do novo estacionamento, era designado um oficial para proceder ao reconhecimento dos itinerários e a divisão e escolha do novo estacionamento. Com ele seguia uma turma de estacionadores para preparar e melhorar as condições do novo local (fossas, latrinas, estradas, limpezas, etc.). Voltando com o resultado do reconhecimento

o oficial encarregado trazia já preparado o itinerário mais fácil e de percurso mais curto, bem como o balizamento que deveria ser feito.

Alertados por uma ordem preparatória, já os pelotões tinham iniciada o embarque do seu material bem como o material individual, de forma a poder funcionar até quasi o momento da partida.

Em face do resultado do reconhecimento realizado e das condições de tráfego das estradas a percorrer, tomava-se as seguintes providências :

- determinava-se a ordem de partida das viaturas ou dos grupos de viaturas, bem como o intervalo de tempo entre eles .
- organizava-se um grupo de balizadores com o pessoal e o material necessário ao seu mistér, comandado pelo oficial que havia realizado o reconhecimento .
- confeccionava-se uma ordem sumária ou um croquis, que era entregue aos chefes de viaturas e aos motoristas, contendo as seguintes indicações :

- Ponto de destino final
- Pontos de parada para reabastecimento ou para alimentação do pessoal
- Itinerário (estradas a percorrer, ou locais mais importantes por onde passava o itinerário)
- velocidade de marcha
- Prescrições particulares (medidas de segurança de tráfego, contra a observação aérea ou terrestre ou intruções particulares para o deslocamento)

(Todos os motoristas dispunham de uma mapa rodoviário, esquemático, do teatro de operações o que muito facilitava os deslocamentos)

Balizamento-Pouco tempo antes da partida do primeiro elemento, punha-se em marcha a turma de balizadores que marcavam o itinerário a percorrer por meio de setas de madeira, papelão ou, simplesmente com sinais indicativos à giz . Os indicativos sempre continham o código da unidade (210-D) e uma seta indicando a direção a seguir, sendo colocados em locais bem visíveis, quando havia mudança de direção, para facilitar a sua identificação dentre os demais sinais . Tais sinais devem ser confeccionados, sempre, (fundo e dizeres) em cores bem contrastantes para que fiquem bem visíveis. Além destes, os sinais à giz devem ser bem grandes e marcados em locais onde sejam fáceis de ver e de ler (paredes, pedras e marcos à beira da estrada, viaturas desmanteladas) .

As passagens difíceis (vaus, fossos, pontes de emergência) existentes no itinerário eram balizadas por guias recolhidos, depois, pelo ultimo elemento da cia .

c) Modo de marchar-Adotamos as prescrições dos nossos regulamentos, para as marchas das unidades motorizadas. A velocidade adotada, quer em grupos, quer em viaturas isoladas, variou entre 25 e 30 milhas. Tal velocidade é possível, apenas, com bons motoristas quando as viagens são feitas em grupos .

Assault
cy. aut. 25

d) Ordem de marcha-Foi sempre muito variavel, dependendo :

- das reparações em realização
- das necessidades da tropa, no momento
- da distancia do percurso a realizar

Normalmente foi adotada a seguinte ordem :

- 1-Elementos do comando
- 2-Aprovisionamento
- 3-Pelotão de suprimentos
- 4-Pelotão de rep. de Armamento
- 5-Pelotão de rep. de viaturas
- 6-Elementos do comando

-Tendo em vista a assistencia em caso de acidente ou pane, intercaladamente aos grupos de viaturas marchavam as viaturas socorro, com guindaste, dispondo de mecânico; uma viatura de socorro de emergência a dispondo de sobressalentes, pessoal e ferramenta marchava em ultimo lugar em condições de executar reparações na propria estrada .

-Quando o número de viaturas em reparação era muito grande e impossível o seu deslocamento com a Cia., permanecia, no estacionamento que se abandonava, uma ou duas equipes de reparação com todo o material e ferramenta necessário à execução das reparações. Esta permanencia, todavia, nunca ultrapassava 36 horas, ja que, toda reparação que importasse num tempo maior era evacuada para o escalão superior (Cia. Média). Terminado o serviço as turmas se deslocavam nas proprias viaturas reparadas para o novo estacionamento .

Tal procedimento trazia inumeras vantagens, entre elas :

- não obrigava o deslocamento de viaturas à reboque, sempre penoso principalmente em más estradas;
- Deixava livres as viaturas socorro e guindaste para atender as solicitações da frente;
- Permitia atender desde logo, no novo estacionamento, as reparações mais urgentes sem tomar o local com viaturas ainda não reparadas;
- Evitava a perda de tempo de serviço produzida pelo deslocamento;
- Evitava evacuações muito distantes .

e) Alimentação-Nos dias de deslocamento a tropa consumia ração fria apenas durante o deslocamento (Ração C); todas as demais refeições eram confeccionadas quentes, principalmente a primeira e a ultima .

2- ESTACIONAMENTOS-Foram utilizadas todas as formas normais de estacionamento, particularmente o acampamento e o acampamento bivaque, digo, acampamento-acantonamento.

a) Medidas preparatórias-Dada a natureza do terreno onde operámos, quasi sempre cultivado, sempre foi difícil encontrar um bom local de

de Hesselberg
cg aut.
21

estacionamento. Determinada a mudança deste, pelo comando, e designada a zona do novo estacionamento, procedia-se um reconhecimento tendo em vista determinar o seu local. Embora sofrendo as imposições do terreno, tais locais eram escolhidos tendo em vista:

- uma área suficientemente grande para estacionar, sem aglomeração, as viaturas da Cia, seu pessoal e com espaço necessário aos trabalhos de reparação e ao estacionamento do material a reparar;
- facil acesso, terreno firme que não atolasse em caso de chuva inopinada e com mais de uma saída;
- vizinhança das estradas principais e que facilitassem a ligação tanto com a frente como com a retaguarda;
- equidistancia das unidades a servir.

Nem sempre foi possível satisfazer tais condições porque, como dissemos, as zonas que percorremos, agrícolas por excelência, poucos terrenos apresentavam com aqueles atributos e os que havia eram logo ocupados pelos elementos de serviço das outras unidades. Desta forma, estacionamos em terrenos cultivados, preparando pistas com pedras ou tijolos e outros materiais de demolição; utilizamos ruas de povoações bloqueando-as para impedir o trânsito dentro delas; aproveitamos os pátios e edifícios de fábricas destruídas, após sumária limpeza e remoção dos escombros e, finalmente, acantonamos em edifícios.

Escolhido o local, para ele era enviada, com antecedência, uma turma de estacionadores, de composição variável de acordo com os serviços a executar, sob a chefia de um oficial, a qual, tendo em vista o reconhecimento realizado, procedia aos seguintes serviços:

- demarcação dos locais dos diferentes elementos, por meio de taboletas apropriadas;
- construção dos fossos para os detritos de alimentos e das latrinas (sempre bem afastadas dos locais de cozinha);
- preparação das entradas, saídas, pistas e melhoramento dos locais de alojamento do pessoal.

Terminados estes serviços, a turma de estacionadores permanecia no novo estacionamento para receber e guiar os diversos elementos à sua chegada.

Dado o carácter especial da Cia. de Manutenção, os seus deslocamentos não devem ser muito frequentes. Os lanços entre um e outro estacionamento devem ser grandes afim de que a unidade permaneça o maior tempo possível num local, sem que o serviço fique prejudicado ou fique retardado o apoio dado aos demais elementos. É preferível fazer um grande deslocamento, depois de um período relativamente longo de estacionamento, do que fazer deslocamentos curtos e frequentes. Embora atingissemos uma grande rapidez na montagem e desmonta-

-gem das oficinas, sempre se consumia um tempo apreciável em colocar tudo em ordem no novo estacionamento, com prejuízo para o serviço .

b) Dispositivo-Esquemáticamente, os nossos estacionamentos sempre se dividiam em quatro setores :

- 1º) Comando e administração-Geralmente equidistante dos demais
- 2º) Oficinas-Local mais afastado das estradas, de modo a permitir a execução das reparações sem embaraço ou intromissão de pessoal estranho, amplo e utilizando, quando possível, as edificações existentes como locais de trabalho.
- 3º) Suprimentos-Proximo das estradas do estacionamento, afim de facilitar o movimento de viaturas em busca dos suprimentos e o carregamento destes .
- 4º) Estacionamento do pessoal-Lugar mais alto e mais seco do local, no caso do acampamento ou utilização das habitações e abrigos existentes, após a desinfecção e limpeza .

Tal dispositivo, sempre que poudo ser realizado,, ofereceu enormes vantagens, quer quanto a execução do serviço quer quanto a administração, controle e disciplina . Os estacionamentos da Cia sempre mereceram os maiores elogios pela ordem asseio e higiene que sempre mantiveram nas mais variadas condições .

As viaturas estacionárias da Cia (oficinas, Cozinha, Depósitos), eram estacionadas de modo que não houvesse necessidade de manobra, no caso de uma saída inopinada, e sempre orientadas para uma das saídas, de acordo com uma ordem previamente determinada .

c) Serviço

Guarda-Realizado por sentinelas simples durante o dia e por sentinelas duplas, durante a noite, reforçada por uma ronda de graduados .

Transito-Dentro do estacionamento o transito era reduzido ao mínimo, sendo proibido a entrada de viaturas estranhas que estacionavam em local apropriado.

d) Disfarce-A dispersão e as redes foram adotados desde o início. Dada a ausência da aviação inimiga, durante a maior parte do tempo, o disfarce do estacionamento baseou-se na dispersão e no aproveitamento da vegetação e das partes sobrias, digo, sombrias, apenas como medidas de precaução .

e) Sinalização-Um largo emprego de sinais e de indicativos foi feito, colocando-os nas estradas que vinham dar ao estacionamento, afim de facilitar o seu encontro pelas diversas unidades. Nas estradas principais os indicativos eram postos em pontos até 3 km do local de estacionamento .

XXXXXXXXXXXXXX

XXXXXX

XX

X

VI-D E M O N S T R A Ç Ã O D O S S E R V I Ç O S
E X E C U T A D O S

REPARAÇÃO DE VIATURAS

Observações sobre os quadros adiante

1-Considerando apenas as viaturas motoras, sem levar em conta os reboques (1684); pode-se tirar as seguintes conclusões dos quadros, para um período de 307 dias e 4074 serviços realizados :

A-

a)	nº de viaturas reparadas na Cia.	2781
b)	percentagem de viaturas reparadas.....	165 %
c)	percentagem de viaturas inutilizadas.....	22 %
d)	percentagem de viaturas substituídas.....	22 %
e)	percentagem de viaturas reparadas na Cia.Média....	10 %

B-

a)	média diária dos serviços executados.....	15
b)	média diária de viaturas reparadas.....	9

2-Levando-se em conta o efetivo em especialistas do Pel.Auto., o número de serviços executados e o tempo decorrido (2763 horas), tem-se :

a)	média de reparações, por homem.....	102
b)	tempo médio consumido em cada reparação.....	40 minutos
c)	tempo médio consumido na reparação de c/viatura.....	54 minutos

(Para o calculo foi tomada a média de 9 horas de serviço diário)

COMPANHIA DE MANUTENÇÃO LÉVE
DEMONSTRAÇÃO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS
NO PERÍODO DE 19-VIII-944 a 26-VI-945

A - Reparação de viaturas

Nº de ordem	Tipo de viatura	Serviços realizados	Não reparáveis na Cia.	Total	Substi- tuídas
1	Sedan léve, 5 passageiros	21	2	23	-
2	1/4 Ton., 4x4, C.R.	1278	202	1480	151
3	3/4 Ton., 4x4 - (todos os tipos)	535	96	631	53
4	1 1/2 Ton., 6x6 - (todos os tipos)	116	41	157	21
5	2 1/2 Ton., 6x6 - (todos os tipos)	708	267	975	109
6	4 Ton., 6x6 - (todos os tipos)	34	5	39	1
7	6 Ton., 6x6	2	2	4	2
8	10 Ton., 6x6, Socorro	5	-	5	-
9	Blindada M-8	17	10	27	10
10	Blindada, 1/2 lagarta	5	2	7	1
11	Tractor M-5, 13 Ton.	3	10	13	4
12	Reboque, 1/4 Ton., 2 rodas	24	3	27	3
13	Reboque, 1 Ton., 2 rodas	24	5	29	5
14	Reboque, munhão, M-10	5	-	5	-
15	Reboque, munhão, M-21	4	-	4	-
T O T A L		2781	642	3423	360

Observações: As viaturas não reparáveis na Cia., que não foram substituídas, foram repa-
 radas na 109th Ord. (MD) Co.

Copy sent to
for review

1 - ESPECIES DE TRABALHOS REALIZADOS PELO PELOTOÃO AUTOMÓVEL

1 - Troca de peças ou conjuntos.....	790
2 - Reparações de carrocerias.....	434
3 - Reparações de chassis e para-choques.....	299
4 - Soldaduras.....	682
5 - Vulcanizações.....	482
6 - Pinturas.....	340
7 - Inspeções de 1.000 & 6.000 milhas.....	143
8 - Diversos (geradores, fogões, pequenos serviços) 904	

S O M A4.074

2 - CONSUMO DE PEÇAS E CONJUNTOS NAS REPARAÇÕES ATUA

1 - Caixas de mudanças.....	65	17 - Tambores de freio.....	20
2 - Caixas de redutores.....	126	18 - Filtros de óleo.....	16
3 - Pontes (dianteira e traseira).....	110	19 - Braços de direção.....	131
4 - Feixes de molas.....	270	20 - Caixas de sectores de direção	43
5 - Amortecedores.....	207	21 - Motores de partida.....	12
6 - Bomba de gasolina.....	6	22 - Dinamos.....	23
7 - Bomba d'água.....	20	23 - Carburadores.....	43
8 - Culatra de cilindro.....	6	24 - Faróis.....	92
9 - Embreagem.....	84	25 - Semi-arvores.....	60
10 - Discos de embreagem.....	150	26 - Pneumaticos e camaras.....	253
11 - Velas.....	655	27 - Velocimetro.....	6
12 - Bobinas (6 & 12 volts).....	51	28 - Valvulas.....	178
13 - Caixa de reguladores (6 & 12 volts).....	9	29 - Termometro.....	37
14 - Rodas.....	44	30 - Servo-motor.....	10
15 - Baterias (6 & 12 volts).....	64	31 - Cadeia de regulação.....	2
16 - Radiadores.....	64	32 - Motores completos.....	14

Observação: Além destas peças, houve um consumo elevado de pequenas peças como juntas de todos os tipos, rolamentos, parafusos e etc.

REPARAÇÃO DE ARMAMENTO

Observações sobre os quadros adiante

1-Considerando o número de serviços realizados, o efetivo do pelotão (16), e o tempo decorrido (307 dias e 2763 horas), tem-se :

- a) média diária de reparações..... 11
- b) média de reparações por homem..... 206
- c) tempo médio consumido em cada serviço..... 48 minutos

II - RELAZIONE DI AMMINISTRAZIONE E DELL'AMMINISTRAZIONE

26
Johann
Cassini

B - REPARAÇÃO DE ARMAMENTO E INSTRUMENTOS

Nº de ordem	M a t e r i a l	Nº de serviços	Não reparáveis na Cia.	Total	Substituídas
1	Obuzeiro 155mm	1	-	1	-
2	Obuzeiro 105mm M2A1	20	1	21	1
3	Obuzeiro 105mm M3	39	-	39	-
4	Canhão AC 57mm	20	-	20	-
5	Canhão AC 37mm (no M-8)	4	-	4	-
6	Metralhadora Browning cal. .50...	68	5	73	1
7	Metralhadora Browning cal. .30 1917	70	8	78	5
8	Metralhadora Browning .30 1919...	82	6	88	1
9	F. M. Browning 1918 A2	300	5	305	-
10	Fuzil Garant M1	32	2	34	-
11	Fuzil US 1903 M1, A3, A4	889	43	932	9
12	Carabina US .30 M1	913	1	914	1
13	Pistola e revolver cal. 45	24	-	24	-
14	Sub-metralhadora cal. 45 M1 & M3..	40	2	42	-
15	Bazuca	35	3	38	3
16	Morteiro 81mm	52	6	58	4
17	Morteiro 60mm	84	10	94	3
18	Relógio	326	2	328	-
19	Quadrante	52	3	55	1
20	Lunetas	98	3	101	-
21	Aparelho de pontaria p/ morteiro..	18	1	19	1
22	Binóculo	15	4	19	-
23	Telenetro & G. B.	3	-	3	-
24	Busola e reg. espoleta	10	1	11	-
25	Luneta de fuzil e ap. iluminação..	22	4	26	-
26	Diversos	93	3	95	3
T O T A L ; ;		3310	113	3422	33

Assinado
cap. aut. 27

1 - ESPECIES DE SERVIÇOS

a) - Canhões

1) Ajustagens	9
2) Substituições de peças	42
3) Soldas	8
4) Lubrificação e recompletamento....	4
5) Desempenos e retirada do tubo.....	12
6) Diversos (limpesa, conc.gerais)....	25
	100

b) - Armamento portátil

1) Substituição de coronhas	261
2) Substituição de telhas e punhos...	166
3) Substituição de peças	1572 *
4) Reajustamento e regulagens	230
5) Desempenos	22
6) Diversos (concertos gerais)	348
	2599

c) - Instrumentos

1) Substituição de vidros e lentes...	46
2) Limpesa e lubrificação	171
3) Retificação e regulagem	82
4) Desempenos	22
5) Substituição de peças	84
6) Diversos (concertos gerais)	156
	561

d) - Serviço de torno

1) Torneados e retificações	175
	3435
T O T A L	3435

* - Inclusive modificação de aparelho de pontaria de 826 carabinas.

28
Assautal
regaut.

*Robt. M. M. M.
of and*

PELOTÃO DE SUPRIMENTOS

OBSERVAÇÕES SOBRE OS DADOS DA PAGINA SEGUINTE, CONSIDERANDO UM PERÍODO DE

307 DIAS

a) média diária de requisições expedidas.....	6
b) média diária de requisições recebidas.....	5
c) média diária de peças fornecidas.....	81
d) média diária de peças recebidas.....	274
e) média de artigos recebidas por requisição expe+ -dida.....	47
f) média de artigos fornecidos por requisição recebida.....	14

C - Pelotão de Suprimentos

a) 1- Requisições feitas aos depósitos.....	1811
2- Requisições recebidas das Unidades.....	1720
b) 1- Numero de peças requisitadas.....	84310
2- Numero de conjuntos e jogos requisitados.....	308
c) 1- Peças e conjuntos fornecidos.....	24918
d) Peças e conjuntos de maior consumo:	

- Caixas de mudanças, redutores, pontes (dianteira e trazeira), feixes de molas, amortecedores, discos de embreagem, velas, rodas, baterias, radiadores, tambores de freio, motores de partida, carburadores, faróis, semi-arvores, pneumaticos, camaras de ar, refletores, vidros de parabrisa, bujões, bobinas, correias, parafusos e porcas, coronhas, telhas, punhos e peças de fogão.

e) Tempo médio de satisfação das requisições pelos órgãos do 5º Exército:

80% no prazo maximo de 15 dias

20% em cerca de 90 dias ou mais

Observação: 1- Além dos fornecimentos de peças e conjuntos, o Pelotão fornece mensalmente todo o material de limpeza necessario à manutenção e conservação do armamento distribuido.

2- A importância deste Pelotão é traduzida pelo movimento realizado em cerca de 11 meses de campanha, que importa numa escrituração minuciosa afim de, com prestesa, poder atender aos pedidos das Unidades - Num tempo maximo de 10 minutos, qualquer peça, dos milhares existentes no estoque, pôde ser fornecida ao requisitante.

30
Col. Henrique
aj. ant.

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO LÉVE

31/4
Chaves

Mapa demonstrativo da entrada de viaturas para reparação, durante o mês de

ABRIL DE 1945

UNIDADES	1/4	3/4	1 1/2	2 1/2	4	10	Sedan	M-8	Soma
1ª Reg. de Infantaria	6	2	4	6	-	-	-	-	18
6ª Reg. de Infantaria	9	-	2	11	-	-	-	-	22
11ª Reg. de Infantaria	21	1	7	5	-	-	-	-	34
I Grupo de Artilharia	3	3	-	9	-	-	-	-	15
II Grupo de Artilharia	2	6	-	17	-	-	-	-	25
III Grupo de Artilharia	4	3	-	5	-	-	-	-	12
IV Grupo de Artilharia	1	2	-	2	-	-	-	-	5
Q. G. da 1ª D.I.E.	15	18	1	-	-	-	-	-	34
Q. G. da I.D.E./1	7	9	-	-	-	-	-	-	16
Q. G. da A. D.	2	1	1	1	-	-	1	-	6
Btl. de Saude	2	7	-	1	-	-	-	-	10
Btl. de Engenharia	-	1	-	7	1	-	-	-	9
Cia. de Manutenção	9	6	-	13	3	1	-	-	32
Cia. de Intendencia	1	1	-	28	-	-	-	-	30
Cia. de Transmissões	5	5	1	2	-	-	-	-	13
Cia. de Policia	7	2	1	3	-	-	-	-	13
Serviço de Intendencia	2	-	-	1	-	-	-	-	3
Esq. de Reconhecimento	10	1	-	1	-	-	-	7	19
Dep. de Intendencia	-	-	-	3	-	-	-	-	3
Dep. de Mat. Transmissões	-	-	2	3	-	-	-	-	5
Pel. de Sepultamento	1	4	-	-	-	-	-	-	5
Posto Regional de Livorno	-	4	-	3	-	-	-	-	7
E. L. O.	2	1	-	1	-	-	-	-	4
Diversos	7	1	-	3	-	-	-	-	11
SOMA TOTAL	116	78	19	125	4	1	1	7	351

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO LEVE

Mapa demonstrativo da entrada de viaturas para reparação, durante o mês
de MAIO de 1945

UNIDADES	1/4	3/4	1 1/2	2 1/2	4	10	Sedan	M-8	Soma
1ª Reg. de Infantaria	16	-	6	6	-	-	-	-	28
6ª Reg. de Infantaria	15	3	4	8	-	-	-	-	30
11ª Reg. de Infantaria	22	-	5	6	-	-	-	-	33
I Grupo de Artilharia	1	-	-	5	-	-	-	-	6
II Grupo de Artilharia	5	4	-	4	-	-	-	-	13
III Grupo de Artilharia	2	3	-	8	-	-	-	-	13
IV Grupo de Artilharia	1	-	-	1	-	-	-	-	2
Q. G. da 1ª D.I.E.	40	15	3	2	-	-	5	-	65
Q. G. da I.D.E./1	10	3	-	-	-	-	1	-	14
Q. G. da A. D.	4	1	-	2	-	-	2	-	9
Btl. de Saude	7	10	-	4	-	-	-	-	21
9ª Btl. de Engenharia	1	2	-	6	1	-	-	-	10
Cia. de Manutenção	17	8	-	9	2	1	-	-	37
Cia. de Intendencia	-	1	-	71	-	-	-	-	72
Cia. de Transmissões	9	3	1	-	-	-	-	-	13
Cia. de Policia	3	1	-	2	-	-	-	-	6
Esquadrão de Reconhecimento	4	-	-	2	-	-	-	9	15
Deposito de Intendencia	-	-	-	5	-	-	-	-	5
Pelotão de Sepultamento	4	3	-	-	-	-	-	-	7
Posto Reg. de Livorno	1	-	-	1	-	-	-	-	2
E. L. O.	4	5	-	-	-	-	-	-	9
Diversos	11	13	3	4	-	-	-	-	31
SOMA TOTAL	177	75	22	146	3	1	8	9	441

1ª D. I. E.

CIA. DE MANUTENÇÃO LEVE

33
Missauky
quid

Mapa demonstrativo da entrada de viaturas para reparação, durante o mês de
JUNHO de 1945

UNIDADES	1/4	3/4	$\frac{1}{1/2}$	$\frac{2}{1/2}$	4	10	Sedan	M-8	Soma
1ª Reg. de Infantaria	18	1	1	1	-	-	-	-	21
6ª Reg. de Infantaria	8	-	-	1	-	-	-	-	9
11ª Reg. de Infantaria	23	4	1	7	-	-	-	-	35
I Grupo de Artilharia	1	1	-	2	-	-	-	-	4
II Grupo de Artilharia	3	2	-	-	-	-	-	-	5
III Grupo de Artilharia	-	2	-	1	-	-	-	-	3
IV Grupo de Artilharia	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Q. G. da 1ª D.I.E.	17	7	2	2	-	-	2	-	30
Q. G. da I.D.E./1	4	-	-	1	-	-	2	-	7
Q. G. da A. D.	3	1	-	1	-	-	1	-	6
Btl. de Saude	4	9	1	2	-	-	-	-	16
9ª Btl. de Engenharia	-	1	-	3	-	-	-	-	4
Cia. de Manutenção	12	7	-	9	-	-	-	-	28
Cia. de Intendencia	5	2	-	72	-	-	-	-	79
Cia. de Transmissões	5	5	-	-	-	-	-	-	10
Cia. de Policia	5	-	-	-	-	-	-	-	5
Esq. de Reconhecimento	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Deposito de Intendencia	1	1	-	1	-	-	-	-	3
Pelotão de Sepultamento	-	5	-	-	-	-	-	-	5
Posto Reg. de Livorno	1	-	-	-	-	-	-	-	1
E. L. O.	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Diversos	7	5	2	1	-	-	1	-	16
SOMA TOTAL	122	53	7	104	-	-	6	-	292

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO LÉVE

PELOTÃO DE ARMAMENTO

Mapa dos serviços executados durante o mês de
ABRIL DE 1945

Nº de ordem	Especie de material	Quantidade	Observações
1	Obuseiro 155mm M1	1	
2	Obuseiro 105mm M2A1.....	12	
3	Obuseiro 105mm M3.....	5	
4	Serviço de torno.....	88	
5	Mtr. Browning .50 M2.....	8	
6	Mtr. .30 1917.....	16	
7	Mtr. .30 1919.....	10	
8	Fuzil automatico .30 1918A2.....	54	
9	Fuzil Garant.....	9	
10	Fuzil .30 1903.....	5	
11	Carabina .30 M1.....	85	
12	Pistola automatica .45.....	2	
13	Sub-metralhadora .45 M3.....	9	
14	Sub-metralhadora Thompson M1.....	6	
15	Lança rojão.....	7	
16	Morteiro 81mm	13	
17	Morteiro 60mm	6	
18	Relógio	54	
19	Quadrante de alcance	2	
20	Luneta	12	
21	Aparelho de iluminação	2	
22	Binoculo	4	
23	Quadrante de nivel	3	
24	Aparelho de pontaria de morteiro....	2	
25	Diversos	18	
T O T A L		537	

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO LEVE

PELOTÃO DE ARMAMENTO

Mapa dos serviços executados durante o mês de
MAIO DE 1945

Nº de ordem	Especie de material	Quantidade	Observações
1	Metralhadora Browning .50M2	1	
2	Fuzil automatico .30 1918A2.....	5	
3	Fuzil Garant.....	2	
4	Fuzil .30 1903.....	26	
5	Carabina .30 M1.....	3	
6	Sub-metralhadora .45 M3.....	4	
7	Relógio.....	2	
8	Binoculo.....	1	
T O T A L		44	

VII-NECESSIDADES DA COMPANHIA

36
*Assunto
cap. cont.*

NECESSIDADES DA COMPANHIA

A) Pessoal:

O serviço, tal como é organizado pelo molde americano, requer um gráo de instrução difficil de obter na massa que ocorre aos nossos quartéis. A escrituração e o controle do material e dos serviços executados, exigem homens com desembaraço intelectual e, pelo menos, com o curso primário e instrução militar completos.

No Pelotão de Suprimentos, por exemplo, todas as praças devem saberr ler e escrever corretamente, pelo menos, e serem desembaraçados e inteligentes (inclusive os motoristas que, pela organização, são também auxiliares de depósito). O pessoal que lida com o estoque deve ter conhecimentos de contabilidade e escrituração mercantil, noções de inglês e de manuseio de fichários. Os datilógrafos, além de serem habéis na especialidade, devem ser capazes de copiar em inglês. O pessoal que lida com suprimentos de armamento deve conhecer muito bem as minucias das armas distribuidas às Unidades afim de, com maior facilidade, catalogar, armazenar e fornecer o material que for pedido. Os motoristas deverão ser homens fortes, calmos, resistentes e habéis, pois o material a transportar é sempre pezado e valioso.

No pelotão de Reparação Automovel e no de reparação de Armamento, para que se possa manter em dia uma escrituração capaz de controlar os serviços e prestar as variadas informações que lhes são solicitadas, ha necessidade de pessoal especialmente destinado a estes misteres e cuja falta importa na distração de homens especializados (mecânicos, em geral graduados) para cumprir tal missão.

Ainda no Pel. Auto., as necessidades da campanha e a deficiência de certas classes de suprimentos, trouxeram os motivos para organizar as secções de capoteiro-estufador e a de vulcanizador para os quais, embora seja prevista parte da ferramenta nos quadros de organização, não existe especialista classificado. O serviço de reparação de carrocerias provoi ser dos mais frequentes durante a campanha e o pessoal classificado como tal é insufficiente.

No Pel. de Armamento, o volume de reparações executadas em relógios justifica, por si, a dotação de um especialista desta natureza.

De outro lado, verificou-se que os homens designados reserva podem ser em menor número já que, na Cia., alguns deles ocupa ram vagas de auxiliares de mecanico, de auxiliares de depósito sem que o serviço fosse prejudicado.

Desta forma, julgando pela experiencia da campanha realizada, pelo volume de serviço executado e pelas dificuldades encontradas e que foram contornadas, julgamos necessárias as seguintes modificações nos quadros das CIAS. DE MANUTENÇÃO LEVE :

a) Aumentar :

1-No Pel. Reparação Auto. :

- 1- 3º Sgt. Escrevente (auxiliar de escritório)
- 1- Soldado vulcanizador
- 1- Soldado capoteiro-estufador
- 1- Soldado lanterneiro (reparador de carroceria)

37
*Subsantaf
cajant.*

2-No Pel. de Armamento :

- 1- Cabo relojoeiro
- 1- Soldado Armeiro

3-No Pel. de Suprimentos :

- 2- 32 Sgt. escreventes (auxiliar de escritório)
- 1- Cabo datilografo

b) Diminuir:

Na Secção de comando :

- 6- Soldados de reserva .

Para bom desempenho da administração, em campanha ou em tempo de paz, tendo em vista a autonomia administrativa concedida à Cia, os quadros de efetivo devem ser aumentados de um certo numero de oficiais e praças para satisfazer as necessidades de administração. Funções como as de Sub-Cmt. e Fiscal Administrativo, não podem ser desempenhadas pelo mesmo oficial, sendo ele comandante de um dos pelotões, como era o caso nosso. A autonomia administrativa determina a criação de certos órgãos (Almoxarifado, Aprovisionamento, Tesouraria, Secretária e Casa das ordens) para os quais os quadros tipo FEB, no nosso caso, não previram pessoal necessário. Desta forma julgamos que os futuros quadros, além do pessoal especificado no atual com as modificações acima assinaladas, devem prever:

- Elementos para Secretária e Casa das Ordens
- Elementos para o Almoxarifado
- Elementos para Tesouraria
- Elementos para Aprovisionamento
- Elementos de Saúde

B) Material-

Todo equipamento (ferramentas, viaturas, maquinas) atualmente de posse da Cia. é excelente e resistiu ao arduo e contínuo serviço a que foi submetido durante cerca de um ano. Por ex.: o grupo motor gerador para solda elétrica trabalhou, em média, 4 horas diárias sem que fossem necessários outros cuidados além dos de manutenção normal.

As viaturas, constante dos quadros da organização, são insuficientes, dado o volume de material, principalmente suprimentos, para transportar todo equipamento, sobressalentes e acessórios regulamentares. Tal problema que também surgiu nas organizações Nort-Americanas, foi resolvido por elas com meios de fortuna (material capturado) ou com dotações suplementares autorizadas. Na nossa unidade, graças a um excesso de viaturas de 2 1/2 Ton e 1 1/2 Ton, autorizado pelo comando da Divisão e mais os excessos a título de empréstimo autorizados pelo Exército, foi possível resolver o problema.

Os quadros de organização de material (ferramenta e equipamento) devem consignar, do material já previsto mais o seguin-

33
*Assunto
capit.*

-te necessário à eficiência e bom funcionamento do serviço :

Torno de 40'' entre pontas, com motor elétrico para corrente AC-DC, 115 Volts.....	1
Grupo eletrogenio, à gasolina, tipo PM-95, 115V.....	2
Maquina elétrica para retificar válvulas e sédes.....	1
Maquina de furar elétrica, até 1".....	1
Reboques de 1 ton, 2 rodas.....	6
Caminhões de 2 1/2 Ton, 6x6 (para oficinas).....	2
Caminhões de 2 1/2 Ton, 6x6, (suprimentos).....	2
Caminhão de 1 1/2 ton, 6x6, (oficina).....	1
Caminhão 3/4 Ton, 4x4 (secção de comando).....	1
Viatura 1/4 ton (jeep) (Suprimentos).....	1

Todo o material acima é de inestimável valor na execução do serviço e, salvo a maquina de furar, todo ele se encontrava na Cia, devidamente autorizada pelo comando. A viatura de 1/4 ton, destinada ao Pel de SUPRIMENTOS, será utilissima na movimentação do oficial encarregado, nas suas ligações com os depósitos e com as unidades.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXX
XXXXXXX
XXXX
XX
X

VIII-CONCLUSÃO

39
Sturtevant
cop. aut.

C O N C L U S Ã O

1-O estudo dos diferentes quadros de serviços executados pela Cia, em 11 meses de campanha, demonstra que, neste periodo, foram realizados nas suas oficinas 7.527 serviços da mais variada natureza alem do enorme movimento de fornecimento de peças, sobressalentes e material de limpeza .

2-A par de seu serviço normal de manutenção de 39 Escalão, a Companhia recebeu inspecionou, colocou em condições de utilização e distribuiu todo o material da Divisão, sem prejuizo do serviço ,

3-Organizada para realizar entre 30 e 60 % do serviço de 39 Escalão, de acordo com as normas norte-americanas, executou, graças à boa vontade, dedicação e operosidade do pessoal especialista, cerca de 90 % do serviço, os restantes 10 % tendo sido enviados às Cias Médias Norte americanas (inclusive material a substituir) .

4- Alem do serviço de reparação e manutenção a Cia realizou, com a cooperação das Unidades, toda a evacuação do material acidentado-serviço exaustivo, executado a qualquer hora do dia ou da noite e sob as mais variadas condições atmosféricas .

5-Todas as inspeções tecnicas realizadas pelo S.M.B. receberam a colaboração do pessoal especialista da Cia., no decorrer das quais muitas reparações foram realizadas, elem dos conselhos e advertencias tecnicas fornecidas .

7-Uma ligação constante foi mantida com os órgãos Americanos, quer de reparação (109 th. Ord, MM. Co), quer de direção (67th Ord. Bn.) ou de suprimentos (5th Army Ord. Depot) e de todos recebemos a mais satisfatória colaboração a par das relações sempre muito cordiais

que sempre mantivemos .

49
Gilberto Pessanha
cap. av.

7--Na certeza de estar cumprindo leal e desinteressadamente a missão recebida, o pessoal da Unidade sempre manteve, no conjunto, um excelente estado físico, moral e disciplinar atestado pelo ótimo conceito de que gozou a Cia durante a campanha, a par de um espírito de corpo de que muito se orgulhou .

8--Os 11 meses de campanha trouxeram ensinamentos os mais variados, quer aos quadros, quer à tropa, desde as questões de higiene às questões técnicas e de serviço, propriamente, ensinamentos que, aprendidos e seguidos, por certo concorreram decididamente para o rendimento de serviço apresentado

RIO DE JANEIRO, 25 de OUTUBRO de 1945

Gilberto Pessanha
GILBERTO PESSANHA-CAP. GAV. CNT.
cap. de cav. CNT.

41
Substantivo
cap.

IX- A N E X O S :

- ORDEN DE SERVIÇO
- DOCUMENTAÇÃO DE VIATURA SUBSTITUIDA
- FICHA DE ESTOQUE
- FICHA DE MOVIMENTO
- REQUISIÇÃO
- PEDIDO INTERNO
- ORDEN ATRAZADA
- FICHA DE MOVIMENTO DE MATERIAL ENTRADO E SAÍDO
- MAPA DO MOVIMENTO DIÁRIO DE REPARAÇÕES
- +MAPA DIÁRIO DO EFETIVO DE VIATURAS
- MAPA DE TEROS DADOS (ART) MOD. A
- MAPA DE ESTIMATIVA DOS CANOS A SUBSTITUIR

Manutenção n.º 29 de 3-III-45

FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

1ª DIVISÃO DE INFANTARIA EXPEDICIONÁRIA

COMPANHIA DE MANUTENÇÃO LÉVE *V.S.A.-20487931*

ORDEM DE SERVIÇO Nº 2464 UNIDADE 1.º R. I.

MARCA 1/4 Ton. 4x4 Willys Nº 310054

ODOMETRO 2069 DATA 1-III-945

TRABALHO A SER EXECUTADO: Acidentado.

Chefe da Oficina

TRABALHO EXECUTADO: Rec. 109 U. A. em um 20-III-45

Subst. pelo Willys
Serial: 350217
26.5.7. 2078325
Recu 19-4-45

Mecânico

Rep. 2-III-45 Parte n.º 67 Inspetor

RECIBO DE SAÍDA

ORDEM DE SERVIÇO Nº 2464 DATA 19/IV/945

RECEBI DA OFICINA O MATERIAL PRECEDENTE: Willys - 1/4 Ton. 4x4

Serial: 350.217 USA-2078325

Jose Ribeiro Lb
Nome Unidade

*Warrant
capt.*

TALLY SHEET
OUT

TO... 109 M.M. Co.
FROM... Lt. Mant. Co. 210 D. (B.E.F.).

DATE..... 2 - III - 1945

PART NO	UNIT	QUANTITY
TRUCK... 1/4 Ton, 4x4 Willys 310	ea	1
U.S.A. 20,487,931 SERIAL..... 310,054		

CHECKER

Handwritten signature in red ink
30 Sept

RECEIVED

DATE

ORGANIZATION

Handwritten signature
2 March 1945
109th C.B. M.A.

109 ORDNANCE MM COMPANY
APO #464 U.S. ARMY

T A L L Y I N

DATE 2 March 1945

TO: SUPPLY OFFICER, 210 D - B.E.F.

1. 1 EA. TRUCK, 1/4 ton, 4x4, C & R, #20487931 - - - - -

- - - - - RECEIVED BY
THIS SHOP, HAS BEEN INSPECTED AND WILL BE SENT TO FOURTH ECHELON SHOPS
FOR THE FOLLOWING REASON.

a. ~~UNAVAILABILITY OF NECESSARY THIRD ECHELON PARTS.~~

b. MATERIAL REQUIRED FOURTH ECHELON DISPOSITION.

2. ALLOCATION FOR A REPLACEMENT ITEM, (HAS) (~~HAS NOT~~) BEEN
REQUESTED FROM A.C. OF S., G-4.

FOR THE COMMANDING OFFICER.

Paul C. Pfeffer

PAUL C. PEFFER
1ST LT., ORD. DEPT.
SHOP OFFICER

ESPAÇOS PREENCHIDOS SÔMENTE NO C. T.

Hora da entrega no C. T.

Numeração dada no C. T.

Meio de transmissão usado

N.º dado pelo operador

(classificação)

MENSAGEM (ENTREGUE, EM DUPLICATA, AO C. T.)

N.º DADO PELO
EXPEDIDOR

29

DATA

3-III-45

PARA:- Cmt. 1º R.I.

Do Cmt. da Cia. de Manutenção Léve

I- Viaturas 1/4 Ton., 4x4, serial nº 310.054, pertencente a essa Unidade, foi recolhida a 109 M.M.Co onde foi julgada inservível.

II-Esta Cia. já requesitou substituição e esse Comando será avisado logo que for recebida.

Função do expedidor

Hora da assinatura

Linguagem clara
autorizada por

Assinatura do Oficial

Assinatura e posto de quem recebeu a mensagem

FÔLHA DA CADERNETA DE MENSAGENS

M-210
Cap. Cmt.

STOCK RECORD CARD

STOCK No.

Maximum Stock
Minimum Stock
Location

Quantity per Package
Cubic Contents
Shipping Weight

Article
Description
Unit

Unit Cost

*Receivable
exp. out.*

(FICHA DE MOVIMENTO DO ESTOQUE DE SUPRIMENTOS)

Shaw 225

RECORD OF DUES OUT AND DUES IN

[illegible]

NOME:

MARCA:

S. N. L.:

LOCALIZAÇÃO:

QUANTIDADE FIXADA:

QUANT. EM DEPOSITO:

[illegible]

REQUISITION*Shirley
cap. mlt.*

TO: _____ Nº of sheets _____ Sheet Nº _____

Requisition No. _____ Date _____ Period _____

SHIP TO : _____ (UNIDADE A QUEM DEVE SER ENVIADA)

REQUISITIONED By: _____

APROVED By _____

(Encarregado suprim)

(Cmt ou S/L)

STOCK Nº	ARTICLES	UNIT	ON HAND AND DUE	CONSUMED	REQUI- RED	APRO- VED
Nº da peça no catalogo	(Nomenclatura comple- -ta da peça ou con- -junto)	(Uni- dade, jogo)	(Existen- -cia e re- -quisições feitas e ainda não atendidas)			(Quanti- -dade forne- cida)

Este tipo de requisição -é utilizado quer entre a Cia e os de-
positos, quer entre as unidades e a Cia .

COMPANHIA DE MANUTENÇÃO

Leite
11.

1a. D.I.E.

COMPANHIA DE MANUTENÇÃO

Leite
cap. 11.
5th Army

Pelotao de Suprimento

Carro No. _____

GRUPO _____

UNIDADE _____

REQ. No. _____

NUMERO	NOMENCLATURA	QUANTIDADE
(Pedido interno do Pelotão dirigido aos encarregados de viaturas de depósito)		

CONFERIDO POR _____ RECEBIDO POR _____ DATE / / 94.5.

-teriores não fornecidos em epoca oportuna

COMPANHIA DE MANUTENÇÃO

PELOTÃO DE SUPRIMENTOS

ORDEM ATRAZADA

*Assunto
cap. mlt.*

GRUPO (Classificação do material)

DATA _____

UNIDADE _____

REQUISIÇÃO Nº _____

NUMERO	NOMENCLATURA	QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES

Conferido por (chefe do depósito)

Recebido por _____

=====

Este pedido é organizado pelo Pelotão e enviado aos carros depósitos.

A ordem atrasada, corresponde aos artigos de requisições anteriores não fornecidos em época oportuna

la. D.I.E.

S. M. B.

CIA. DE MANUTENCAO

_____ de _____ de 945

MOVIMENTO DE ENTRADAS E SAIDAS DE MATERIAL

ENTRADAS:

(RELAÇÃO DE MATERIAL (CONJUNTOS: armas, viaturas, apare-
-lhos) RECEBIDO E FORNECIDO; ENVIADA DIARIAMENTE AO
S.M.B.)

*Boaventura
cop ant.*

SAIDAS:

*Debesaudes
capant*

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO

PELOTÃO AUTOMÓVEL

MOVIMENTO DE VIATURAS DO DIA / / 1945

VIATURAS	Em reparação aguardando peças	Reparadas	TOTAL	Entradas	109 M.M.Co			Aci- den- tada		OBSERVAÇÕES
					Recolhidas	Receb.				
						Reparadas	Em subs- tituição	Bala	Estrada	
2 1/2 Ton.										
1 1/2 Ton.										
3/4 Ton.										
1/4 Ton.										
S O M A										

Em de de 1945

9 em anexo

1ª D.I.E.

CIA. DE MANUTENÇÃO

Anexo nº 7

SITUAÇÃO GERAL DAS VIATURAS EM REPARAÇÃO

D. Assaut
assaut

UNIDADES	109 M. M. Co.										EM REPARAÇÃO. Na COMPANHIA						S C M A			
	EM REPARAÇÃO					REPLACEMENT														
	1/4	3/4	7/4C.	1 1/2	2 1/2						1/4	3/4	7/4C.	1 1/2	2 1/2					
1º R.I.																				
6º R.I.																				
11º R.I.																				
I GRUPO ARTIL.																				
II GRUPO ARTIL.																				
III GRUPO ART.																				
IV GRUPO ART.																				
Q.G. DA D.I.E.																				
Q.G. DA I.D.E.																				
Q.G. DA A.D.																				
BTL. SAUDE																				
BTL. ENGENHARIA																				
CIA. MANUTENÇÃO																				
CIA. INTENDENCIA																				
CIA. TRANSMISSÕES																				
ESQ. RECONHECIM.																				
PAI. POLICIA																				
DEP. PESSOAL																				
S O H A																				

EM _____ DE _____ 1945

LISTA DE VIATURAS

F.A.S. - 1. D.I.

Data:

Unidade:

TIPO DA VIATURA	Condições das viaturas			Obs.
	Disponíveis	Necessárias	Necessárias	
1. Sedan leve, 4x2, 5 pass.				
2. 1/4 Ton., 4x4, "Jeep"				
3. 3/4 Ton., 4x4, C.R., c/ guincho				
4. 3/4 Ton., 4x4, W.C., s/ guincho				
5. 3/4 Ton., 4x4, W.C., c/ guincho				
6. 3/4 Ton., 4x4, Ambulância				
7. 1 1/2 Ton., 6x6, T/ pessoal, c/ guincho				
8. 1 1/2 Ton., 6x6, carga, s/ guincho				
9. 1 1/2 Ton., 4x4, P.C., s/ guincho				
10. 2 1/2 Ton., 6x6, L.B., c/ guincho				
11. 2 1/2 Ton., 6x6, L.B., s/ guincho				
12. 2 1/2 Ton., 6x6, S.B., c/ guincho				
13. 2 1/2 Ton., 6x6, L.B., base., c/g.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
T R A I L E R				
1. 1/4 Ton., 2 rodas				
2. 1 Ton., 2 rodas				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				

Handwritten signature

Handwritten signature

Stewart
copy with.

ARTILLERY INSPECTION REPORT FORM "A"

(Use this form for 37mm Gun, M1A1, (AA); 75mm Howitzer; 3" Gun; and LARGER caliber only).

Using Unit _____ Ordnance Unit Reporting _____

Gun & Carr. Nomenclature. _____ Period Covered _____

No. of Guns on Hand _____ Estimated tube life in rounds _____

No. of days during period unit was in firing position _____

Estimated requirements for next 15 days

No. of Recoils needed _____

No. of Equilibrators needed

No. of Gas Check Pads Handed

Status of Tubes at end of period:	Status of Recoils at : end of period	Status of Equ-:Status of : ilibrators :Gas Check : Pads

[illegible]

Press no. 10

~~CONFIDENTIAL~~

CONFIDENTIAL

Explanation of Form "A"

- (1) Serial number of the tubes on the weapons at the end of the period.
- (2) Total rounds fired on the tubes listed in column (1).
- (3) Serial number of the tubes replaced during the period.
- (4) Total rounds fired on the tubes listed in column (3).
- (5) Serial number of the recoils on the weapons at the end of the period.
- (6) Total rounds fired on the recoils listed in column (5).
- (7) The number of recoils replaced during the 15 day period covered.
- (8) The number of rounds fired on those recoils changed during the period.
- (9) The number of equilibrators changed during the 15 day period covered.
- (10) The total number of rounds fired on the equilibrators replaced during the period.
- (11) The number of gas check pads replaced during the 15 day period.
- (12) The total number of rounds fired on the gas check pads replaced during the period covered.

CONFIDENTIAL

ARTILLERY INSPECTION REPORT FORM "B"
(Report for Guns listed below only)

Using Unit _____ Ord. Unit Reporting _____

Report as of 1800 hours _____
(date)

NOTE: Quantities in Columns 3 and 4 are for 15-day periods beginning 1/2 month and 1 month from date of report.

Nomenclature (1)	Estimated No. of replacement tubes req'd during period indicated.			No. guns in hands of unit (5)
	Next 15 da. (2)	15-30 day (3)	30-45 da (4)	
GUN, 37mm, M6 (light tank)				
GUN, 40mm, M2 (AA)				
GUN, 57mm, M1 (AT)				
GUN, 75mm, M3 (tank)				

Incl. 2

CONFIDENTIAL

100-100000